



捷运新闻

捷运工程简讯

www.mymrt.com.my

2014年1月至3月
第三卷
第一期

市中心的新地标



为吉隆坡金三角地区提供服务的武吉免登捷运站，势必成为捷运双溪毛糯—加影路线上最繁忙的捷运站之一。请翻阅第三页，以了解这个捷运站的兴建过程。

本期焦点

3

建造武吉免登捷运站

4

工程最新进展

6

与新任首席执行官
公开对话

7

首相参观敦拉萨交易中心
(TRX) 捷运站

8

最后一段路线





编辑



马穆德

撰稿人



梁善礼



聂海赞 · 聂赞比里



苏俊辉



阿玛莉娜 · 加扎利

出版
Mass Rapid Transit Corporation Sdn Bhd
Level 5, Menara I & P1
No. 46, Jalan Dungun
Bukit Damansara, 50490 Kuala Lumpur

设计
Hunter Strategic Communication Sdn Bhd
34 B, Jalan Tun Mohd Fuad 2,
Taman Tun Dr Ismail,
60000 Kuala Lumpur.

印刷
Pacific Printing and Trading
34 B, Jalan Tun Mohd Fuad 2,
Taman Tun Dr Ismail,
60000 Kuala Lumpur.

捷运资讯中心

No. 52, Jalan SS21/1,
Damansara Utama, Petaling Jaya,
47400, Selangor.

Mon - Fri : **10:00am - 6:00pm**
Saturday : **10:00am - 2:00pm**

捷运公司总部

MASS RAPID TRANSIT CORPORATION SDN BHD
(902884-V)
Level 5, Menara I & P1
No. 46, Jalan Dungun
Bukit Damansara, 50490 Kuala Lumpur

我们欢迎您的问题和建议。
请电邮至 feedback@mymrt.com.my

24 小时热线
1800 82 6868
www.mymrt.com.my



 MRTMalaysia  MRTMalaysia  MRTMalaysia



来自首席执行官的办公桌
拿督斯里沙里尔莫达

再接再厉

以捷运公司首席执行官的身份为《捷运新闻》撰写我的第一篇文章，我深感高兴。

能获得政府青睐，提供一个机会让我领导这家正在兴建全国最大型基建计划的公司，我感到非常荣幸。这个计划受到高度关注，让我面对庞大压力，但同时也心生感激，因为我相信这项计划之所以吸引如此多的目光，是因为我们已交出不俗的成绩。

截至2015年3月31日，捷运双溪毛糯—加影路线的工程已完成62%。若以不同部分来计算，高架工程已完成52.8%，地下工程则取得76.5%的进展。

在上任的首数月内，我已经有机会亲眼目睹工程所取得的进展。

今年二月初，我去了一趟葛京捷运站，很高兴能与大家分享一项好消息，就是这个四层楼的地下捷运站结构已近完成，下一步就是安装电力与机械器材。

我也走访了葛京捷运站和敦拉萨交易中心捷运站之间的隧道。这是整项捷运工程当中，首个完工的隧道，目前已经可以安装轨道和其它设施。

我们的高架工程也进展顺利，我很高兴看到美达花园捷运站的屋顶已在建造中。至于高架导轨，许多工程配套承包商已完成了他们负责的部分，并移交给我们的轨道工程承包商，以展开铺轨工作。

工程之所以能处于如此良好的阶段，有赖于前任首席执行官拿督威拉阿兹哈阿都哈密所投入的努力。我当前的工作重点是延续他领导期间的工程势头，进入双溪毛糯—加影捷运路线的下半段工程。

将在今年展开的工程部分非常精彩，我们将看到土木结构——包括导轨、隧道和捷运站——陆续竣工，而系统工程也将全速进行。

其中一个系统工程配套就是列车的供应。目前两套完整的列车已被送至双溪毛糯车库进行测试，另外7架列车也处于不同的阶段，在叻思列车组装厂内进行组装。

其它系统工程都在进行中，包括轨道工程、电力供应、信号以及列车控制。

另一项即将出炉的大工程就是巴生谷捷运工程的第二条路线：捷运双溪毛糯—沙登—布城（SSP）线。

参与策划这条路线的各方都在努力工作，为即将在今年第二季举行的捷运路线公开展示活动做好准备。

一旦完成公开展示，捷运双溪毛糯—沙登—布城线就会在采纳公众反馈意见后被敲定，接着就能展开兴建工程。

随着两条路线同时施工，捷运公司全体员工肯定会更加忙碌。但是，我相信凭着领导团队与众员工们在第一条捷运路线工程中所展示的敬业态度，我们肯定能以团队的姿态，顺利渡过这段充满挑战的旅程。

谢谢。

Shahril



你知道吗？

在十九世纪末和二十世纪初，巴生谷曾拥有一套重要的铁路网络，火车能抵达各个城镇如安邦、八丁燕带、煤炭山（Batu Arang）、武吉巴东（Bukit Badong）、遮兰（Jeram）、瓜雪、根登（Kundang）和半山芭。当时兴建这些铁路的目的，是为了服务锡矿和煤矿工作，但随着矿场关闭，这些路线也被拆除。

如今，随着轻快铁和捷运路线建筑在这些以往铁路的部分土地上，安邦和半山芭也再次享有火车服务。



在繁忙的武吉免登地下建设捷运站

文：聂海赞 · 聂赞比里

武吉免登捷运站是捷运双溪毛糯—加影（SBK）路线其中一个在建筑方面颇具挑战性的车站。在本期《捷运新闻》，我们将向您解释如何建造这座捷运站，下一期的《捷运新闻》则会带您了解捷运工程所面对其它非建筑性的挑战。

在一个高度开发的市内兴建铁路，是一项巨大挑战。

虽然工程已移至地下进行，但是由于空间的限制以及繁忙的城市环境，要建设地下捷运站以及隧道等结构依然是困难重重。

这类地点的建设工程也面对其它挑战，必须应付大量地下设备，包括电力和通讯电缆、供水管和排污管等等。

捷运双溪毛糯—加影线中的武吉免登捷运站就是在这样的情况下建设，是捷运工程中最具挑战性的捷运站之一。

这个捷运站位于吉隆坡最稠密和繁忙的地区。要在武吉免登路下方、武吉免登购物广场前建设该捷运站，无论是在设计或施工方法方面，都需要大幅度的创新思维。

在选择施工方法时，其中一个主要考量是，必须确保武吉免登路和该区其它主要道路可以在施工期间保持通车。

捷运公司（MRT Corp）地下捷运站高级工程经理林光杰表示：“这个考量充满挑战性，毕竟捷运站建筑工程就在武吉免登路下方进行。”

林光杰是一名回流马来西亚的工程师，曾在新加坡地下铁路建设工程中积累了丰富的经验。他负责监督武吉免登捷运站，以及捷运双溪毛糯—加影线其它三个地下捷运站的建设工程。

捷运站顶分两阶段建设

根据建设武吉免登捷运站的施工方法，站顶的建筑工程须要分成两个阶段。

在工程开始前，武吉免登购物中心和雪兰莪基金会大厦前方的空间必须清空，以充作武吉免登路临时改道的用途，因此，该处一些贩卖档口和建筑结构等都必须拆

迁。这些工程是在2012年第二季度进行的。

在武吉免登路改道并移走原有道路下的一些设施后，捷运站周边的半个地区就会先建立起地下连续墙（用以保持站箱形状的坚固挡土墙），之后挖掘工程就开始了。

林光杰说：“我们挖掘至建设站顶的水平，然后建设一半的捷运站顶板。”

一旦这半个顶板竣工，顶部就会回填至地面水平。在地面上的武吉免登路才能回复原貌，让道路恢复通车。这个过程于2014年1月进行。

随着武吉免登路回复原本的通车路线，之前坐落在武吉免登购物广场前方，作为临时改道路线的地区，很快就成为下一阶段的施工地点。

根据第二阶段的工程，武吉免登捷运站另一半的地下连续墙将先建妥。一旦完成后，该捷运站其余部分的挖掘工程也随之进行。

林光杰解释说：“继地下连续墙后，我们建造另一半的站顶。这一部分的站顶会与之前建好的另一半站顶‘缝合’，形成捷运站的整个站顶。”

捷运站顶板会有一个开口，让挖掘机和其它机械“进出”，以便逐层往地下挖掘，来兴建捷运站。挖掘过程中所挖出的泥土，也是从这个开口运出。

林光杰指出：“这种施工方法乃是‘由上而下’建筑法。我们先建造站顶，再往站顶下挖掘，建构出下一层来，进而再为该层建造顶板，然后又再挖掘下一层，直到我们抵达最底层建立底板为止。”

这种建筑方法有助工程地带的部分地面——也就是武吉免登路原来路线——尽快恢复正常。



■ 狭窄工地 • 鸟瞰捷运站工地。



■ 由上至下 • 建好顶板后，以“由上至下”的建筑方法挖掘站箱。



■ 下层月台 • 画家构想图显示列车通往双溪毛糯方向的下层月台设计。



■ 月台层 • 这是乘客搭乘捷运通往加影方向的上层月台。

此外，逐层往下建造楼层也有助于维持站箱的形状与结构。这种方法适合用在密集地区的挖掘工程上，因为它会对邻近的建筑造成较小的影响。

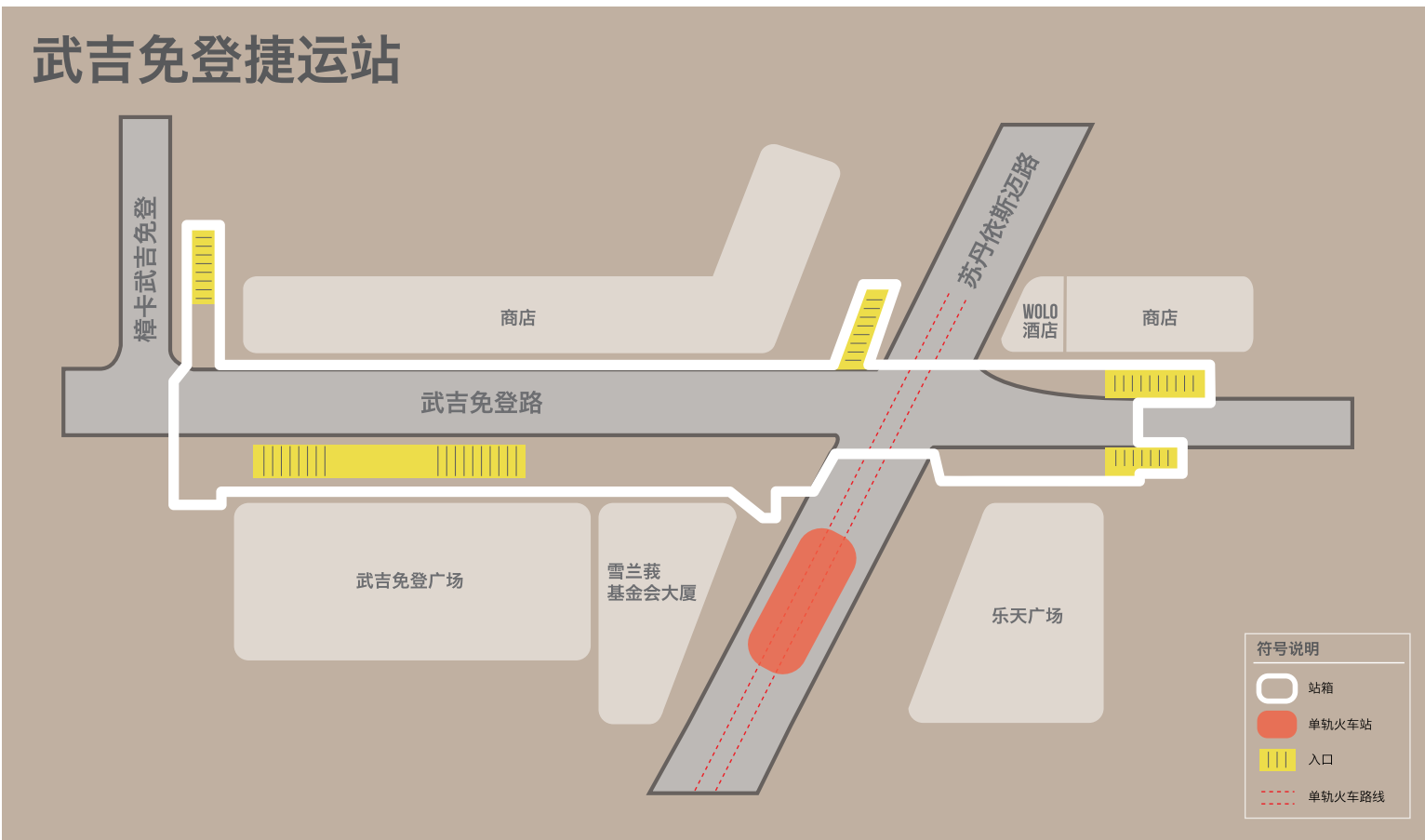
动力

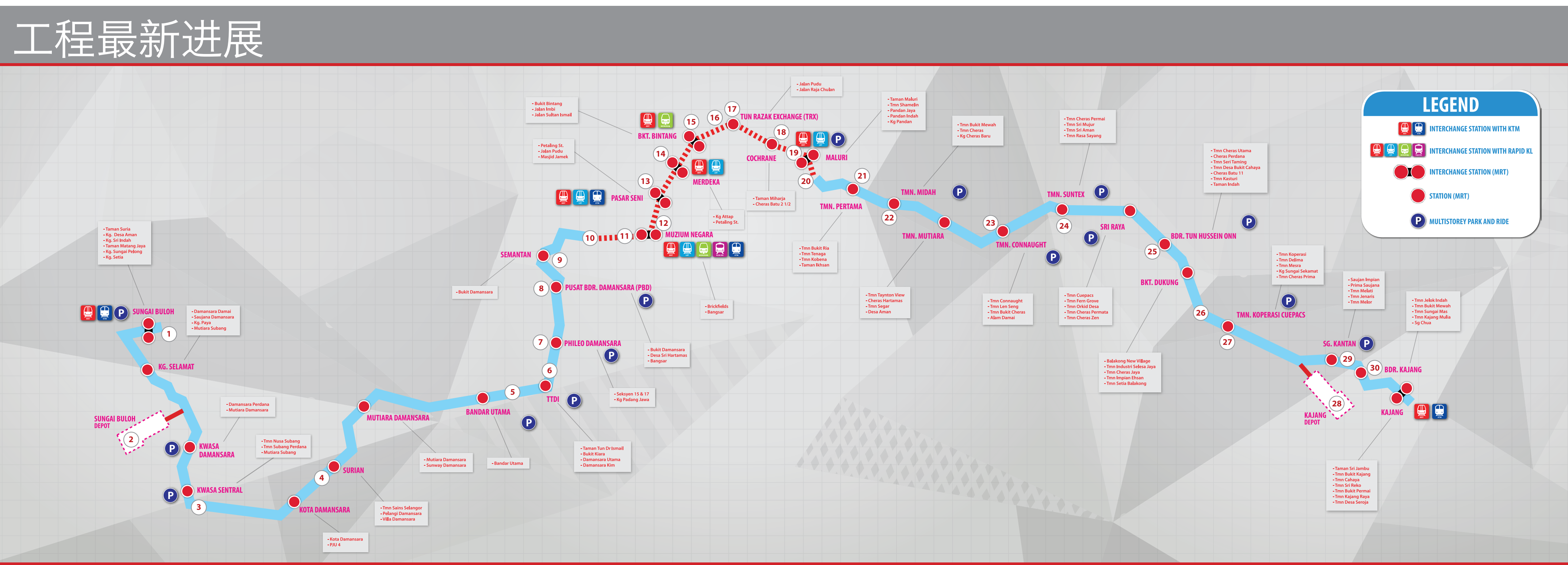
武吉免登捷运站位于吉隆坡心脏地带，因此，捷运站的内部设计能否反映该地区的活力，是非常重要的。

林光杰解释说：“这个地区的生活节奏快速，与我们为该捷运站所选择的主题‘动力’互相呼应。这个主题会体现在形状突出、深浅不同，象征动力的红色几何设计上。”

他补充说，入口的结构会采用彩色玻璃和金属包层，以带出充满活力与先进科技的特质。此外，位于捷运站五个出入口的玻璃面板，将为捷运站引入柔和的自然光。

他说：“我们希望在工程中所付出的努力，能让乘客使用捷运站时，有个愉快的体验。我绝对相信，这个捷运站将会成为吉隆坡金三角地区的一个重要地标。”





1

进展良好
双溪毛糯捷运站（前方），后方则是双溪毛糯多层停车换乘设施。

2

外形优美
维修厂内的一辆捷运列车，正在车库进行动态测试。

3

铺轨工程
前橡胶研究院（RRR）地段上的捷运导轨正在进行铺轨工程。

4

建设导轨
苏里安捷运站的工程在进行中，以及部分已完成的导轨。

5

大型墩距
跨越白蒲大道（LDP）的捷运导轨特别墩距正在建设中。

6

大功告成
靠近Kiara穆斯林墓园的捷运导轨。

7

即将完成
Phileo Damansara捷运站正在建设中。

8

逐渐成形
黄昏时分拍摄的鸟瞰图显示白沙罗市中心捷运站的建筑工程。

9

错综复杂
慕曼丹捷运站在白天的建设工程。

10

接口处
工程配套与慕曼丹出入口之间的接口处，正在进行打桩工程。

11

排水系统
在慕曼丹出入口与国家博物馆捷运站之间的隧道兴建汗水坑，作为排水系统的一部分。

12

做好准备
国家博物馆捷运站内的轨道床正在建设中。

13

月台区
前橡胶研究院（RRR）地段上的捷运导轨正在建设月台。

14

任务成功
在2015年1月4日穿过默迪卡捷运站连续墙的“富都一号”掘进机。

15

庞大空间
武吉免登捷运站的上层月台，以及往加影方向的隧道出口。

16

叠层隧道
图示依附始发井下层，往北的隧道位于下方，上方则是往南的隧道。

17

如火如荼
图示敦拉萨交易中心（TRX）捷运站的站箱。后方是上层月台的建筑工程，前方则是底层机房的建筑工程。

18

入口
葛京捷运站里的楼梯，从上层机房（上方）通往大厅层。位于两层之间的是底层机房。

19

狭窄工地
图示马鲁里捷运站的走道（入口）B和C。捷运站的外墙和柱子正在建设中。

20

南部终点
鸟瞰图显示双溪毛糯出入口，它是双溪毛糯—加影捷运线地下路段的南部终点。

21

卓越地点
位于商业区前方的第一花园捷运站正在兴建中。

22

后期阶段
美达花园捷运站是其中一个进入后期工程阶段的高架捷运站。

23

艰巨位置
康乐花园捷运站以及捷运导轨的建设工程正在进行中。

24

毗邻大道
山力花园捷运站正在建设中。

25

正在建设
鸟瞰图显示敦胡先翁镇捷运站。

26

即将完成
鸟瞰图显示跨越蕉赖—加影大道的特别墩距正在建设中。

27

正在建筑中
袁北合作社花园捷运站的建设工程。

28

庞大工地
加影车库的鸟瞰图。

29

进展顺利
鸟瞰图显示双溪甘丹捷运站工程进行中。

30

傍晚景色
位于加影体育馆旁的加影市捷运站在傍晚时分的情况。

捷运公司新任首席执行官与职员见面

文：聂海赞 · 聂赞比里



■ 随性 • 拿督斯里沙里尔在对话会上向捷运公司职员发表谈话。



■ 互相认识 • 拿督斯里沙里尔在对话会之前，向在场所有职员自我介绍。



■ 领导层 • 捷运公司高级管理层与新任首席执行官合照。

捷运公司首席执行官拿督斯里沙里尔莫达于2015年1月6日，也就是他加入捷运公司的第二天，在首场“拉茶会”（Teh Tarik Session）上与职员们见面。

沙里尔在活动上向职员们解释他对公司立下的愿景。他希望大家能全力以赴，确保捷运工程依据预计成本准时完工，而且拥有高度素质与安全性。

他表示：“对于捷运工程的良好进展，我要恭喜大家。”他也补充说，他感到非常高兴，因为预计在2016年12月31日完工的第一阶段操作工程（双溪毛糯捷运站与瑟曼丹捷运站之间的路线），以及预计在2017年7月31日完工的第二阶段操作工程（其余的路线）的所有工作都能按照时间表进行。

他指出：“我的首要重点，是维持这股为捷运工程带来良好进展的动力。”除了举办让公司全体职员出席的“拉茶”对话会，沙里尔表示，他希望能与小组职员一起享用早餐，进行非正式交流。

沙里尔说：“我曾在之前服务的组织中，举办这类‘椰浆饭’早餐活动，发现这能很有效地让我了解我的职员。”

在加入捷运公司之前曾担任马来西亚基建有限公司（Syarikat Prasarana Malaysia Berhad）集团董事经理的沙里尔也解释说，他在马来西亚基建有限公司任职时，就已经触及捷运工程，因为该公司曾是捷运工程的拥有人。他之后更出任捷运公司董事部成员，继续参与这项计划。

沙里尔在马来西亚基建有限公司任职期间，负责这家全马最大公共交通公司的重组计划。在进入马来西亚基建有限公司之前，沙里尔曾出任陆路公共交通委员会（SPAD）的首席营运员，以及RapidKL的企业策划总经理。

他在RapidKL任职时，被借调进入首相署的经济策划单位出任顾问，参与草拟《2010年陆路公共交通委员会法令》以及《2010年陆路公共交通法令》。他也曾参与政府转型计划（Government Transformation Programme）之下的城市公共交通改善实验室。

沙里尔是接替在2014年12月辞职的拿督威拉阿兹哈阿都哈密。

业主对地下工程感惊叹

文：苏俊辉

捷运公司在2015年1月28日举办了一项参观活动，带领吉隆坡苏丹街一些业主进入捷运双溪毛糯—加影（SBK）线的默迪卡捷运站，让业主们有机会亲眼目睹地下捷运站与隧道的建设工程。

参观者在早上十点半抵达默迪卡捷运站，并受到捷运公司以及马矿业—金务大KVMRT（T）私人有限公司职员的欢迎。后者是捷运双溪毛糯—加影线的地下工程承包商。

马矿业-金务大的默迪卡捷运站建筑经理尤斯尼·沙哈丹（Yusni Shahadan）向参观者汇报最新的工程进展。

在进入站箱之前，参观者也聆听了一项安全简报，而且每个人都必须穿戴上安全防护装备，包括头盔、安全背心和安全靴。

在工程师、工地督工、安全官员和其他工作人员的陪同下，大约十名参观者步入站箱，并下降至位于地底下超过30公尺的默迪卡捷运站站箱底层。

他们在站箱底层看到了早前挖掘隧道至该捷运站的“富都一号”隧道掘进机。

参观者也步行进入供未来南向列车使用的隧道内。

在整个参观活动中，工程师都陪同在旁，提供资讯，并回答参观者的问题。参观者则利用这次机会，尝试了解他们所看到的工程。

参观者也纷纷拍照，以记录这次精彩的体验。

这些参观者是其中一些早前与捷运公司签署《共同协议书》的苏丹街业主。

这些协议书让捷运双溪毛糯—加影线的地下隧道，得以在他们的产业地底下建设。因此，他们也特别有兴趣了解捷运计划的地下工程。

捷运公司利益攸关者关系及土地管理总监哈里斯·法兹拉·哈山（Haris Fadzilah Hassan）表示，参观捷运工程的地下隧道对每个人来说都是一个很好的学习体验。

他说：“通过主办这次的参观活动，我们加强了与苏丹街业主的联系。”

捷运双溪毛糯—加影线的最后一段隧道挖掘工程，将涉及在苏丹街数个产业地底下，建设双向捷运隧道。

南向隧道的挖掘工程已在1月初完成，至于北向隧道的挖掘工程，至截稿为止仍在进行中，预料将在2015年4月完成。



■ 全神贯注 • 来自马矿业—金务大私人有限公司的职员向参观者解释隧道掘进机如何操作。

首相视察敦拉萨交易中心捷运站

文：阿玛莉娜·加扎利



■ 壮观工程 • 拿督斯里纳吉身处敦拉萨交易中心捷运站，一条供双溪毛糯方向列车使用的隧道内。



■ 进展 • 捷运双溪毛糯—加影线工程总监卡拉卡什安向拿督斯里纳吉汇报捷运工程的进展。站在他们身后的是拿督斯里沙里尔莫达。



■ 资讯站 • 拿督斯里纳吉在参观捷运站时，趋近观看捷运列车的照片。

首相拿督斯里纳吉在2015年3月3日视察了捷运双溪毛糯—加影（SBK）线的敦拉萨交易中心捷运站。

这已是首相第三度巡视捷运工程，凸显了他致力于确保捷运工程进展理想，能在2017年7月全面投入服务。

首相是于下午4点40分抵达敦拉萨交易中心捷运站，获得捷运公司主席丹斯里阿里韩沙以及首席执行官拿督斯里沙里尔莫达的欢迎。

首相之后进入观景台以视察捷运站的整体工程。该捷运站也是捷运双溪毛糯—加影线七个地下捷运站之中，最大且最深的一个。

首相随后下楼参观捷运站的下层月台，并视察已完成、未来供捷运列车使用的隧道。

捷运公司也向首相展示，为了未来第二捷运路线而建的轨道床和月台区。视察之际，首相也听取了捷运双溪毛糯—加影线工程总监马科斯·卡拉卡什安的汇报。

陪同首相参观的还包括了财政部第一副部长拿督阿末马斯兰、吉隆坡市长拿督斯里阿末费沙以及联邦直辖区副秘书长拿督斯里安南依克山。

代表捷运地下工程承包商马矿业—金务大KVMRT（T）私人有限公司出席这次视察活动的，包括了金务大有限公司董事经理拿督林云琳、马矿业机构主席丹斯里拿督威拉赛益阿都贾阿巴，以及马矿业机构集团董事经理拿督斯里仄卡立。

媒体记者也前来采访这次的活动。

沙里尔指出，首相对捷运工程表现得这么兴致勃勃，是这项工程的一大荣幸。

他表示：“这对工程中的各个团队来说是一大激励，让大家更积极地集中资源，在预定时间和成本内完成捷运路线。”

首相第一次参观捷运工程是在2013年1月3日，地点就在葛京始发井，那是一次突击视察；他于2013年5月30日第二次到访，在同一个始发井内主持了捷运双溪毛糯—加影线的隧道开挖仪式。

捷运公司欢迎财政部副部长到访美达花园捷运站

文：阿玛莉娜·加扎利

财政部第一副部长拿督阿末马斯兰在2015年2月13日（星期五）展开一项工作访问，巡视坐落在蕉赖的美达花园捷运站。

捷运公司首席执行官拿督斯里沙里尔莫达亲自在工地欢迎财政部副部长，随同的还包括马矿业—金务大KVMRT（PDP）私人有限公司代工程总监拿督王伟程，以及怡保工程机构有限公司（IJM Corporation Bhd）首席执行官兼副董事经理拿督孙兴存。

阿末马斯兰是按照2009年副部长每月必须视察一项工程的内阁指示，来进行这次的工作访问。

在媒体记者的随同下，副部长首先听取捷运双溪毛糯—加影（SBK）线工程总监马科斯·卡拉卡什安针对捷运工程以及美达花园捷运站工程进展所做的汇报。

美达花园捷运站的工程承包商是怡保工程机构的子公司——怡保工程建设私人有限公司（IJM Construction Sdn Bhd）。该捷运站的建筑工程已进入后半阶段，也是首个安装站顶结构的高架捷运站。

阿末马斯兰随后前往高架轨道处，观看捷运双溪毛糯—加影线主干线的辅轨工程。随同的媒体摄影师趁机在该处，以壮观的吉隆坡市景作为背景，拍摄了副部长等人在捷运站的照片。

阿末马斯兰随后在记者会上向媒体表示，他很满意捷运工程的进展。

他说：“我们感谢捷运公司前任首席执行官拿督威拉阿兹哈阿都哈密出色的工作表现。尽管2014年8月发生了不幸意外事故，但是他在工地安全方面的确有付出努力。我也敢肯定，走马上任的拿督斯里沙里尔莫达将进一步加强安全措施。”

受媒体询及美元升值是否会影响捷运工程时，阿末回答说，这项基础设施建筑工程多数采用本地建材，因此不会受到影响。此外，工程合约是以令吉作为交易货币，因此不会受到汇率波动的影响。



■ 巡访捷运站 • 拿督阿末马斯兰（中）步行在高架导轨上，视察捷运双溪毛糯—加影线主干线的辅轨工程。



■ 亲切友善 • 第一副财长拿督阿末马斯兰向媒体记者问好。

首席执行官率领媒体视察地下捷运站与隧道

文：阿玛莉娜·加扎利

捷运公司首席执行官拿督斯里沙里尔莫达带领媒体人员考察葛京与敦拉萨交易中心捷运站，同时也步行进入这两个捷运站之间的隧道。

这个在2015年2月11日（星期二）举行的媒体视察活动，是拿督斯里沙里尔于今年1月接任捷运公司首席执行官一职后，首次和媒体交流。这也是媒体人员首次有机会步行走过一段捷运隧道。

大约40名媒体记者参与了这次的视察活动。

媒体记者首先在葛京捷运站上层机房，聆听捷运双溪毛糯—加影线工程总监马科斯·卡拉卡什安简单汇报这两个捷运站的建筑工程。此外，卡拉卡什安也分享了地下隧道建筑进展的一些细节。

完成简报后，记者进入了位于葛京捷运站和敦拉萨交易中心捷运站之间、供双溪毛糯方向列车使用的隧道，步行穿过长达一公里的距离。

记者在视察过程中，了解到捷运工程一些有趣的特点，例如捷运隧道坐落在Ikano发展计划与SMART精明隧道底下的地点，以及三号逃生井的位置。

接着，拿督斯里沙里尔、卡拉卡什安，连同马矿业—金务大KVMRT(T)私人有限公司工程总监沙特柏·卜卡尔，在敦拉萨交易中心捷运站工地，进行了一场新闻发布会。

沙里尔向媒体人员表示：“我对捷运工程迄今所取得的进展感到高兴。正当我们目前把重点转向系统建设部分之际，我将确保同样的进度会持续下去。”

沙里尔还说，他相信川行于双溪毛糯和瑟曼丹捷运站之间的第一阶段捷运服务启用日期，即2016年12月31日；以及要在2017年7月31日启用其余捷运路线服务的目标，是可以实现的。



■ 首个媒体视察活动 • 拿督斯里沙里尔莫达带领媒体人员走访捷运隧道。



■ 简报 • 卡拉卡什安向媒体人员汇报捷运工程进展。



■ 捷运公司团队 • 拿督斯里沙里尔莫达以及捷运公司高级管理层身处隧道内。



■ 监视隧道 • 总稽查署在国家总稽查司丹斯里安比林的率领下，在2015年2月25日参观了数个捷运工地，包括葛京捷运站和敦拉萨交易中心捷运站之间的隧道。



■ 学习的机会 • 来自管理与科学大学（Management and Science University）的学生在2014年12月22日参观了位于白沙罗万达镇的捷运工程资讯中心（MRT Project Information Centre）。



■ 接触公众 • 一名地方领袖在一场与加影甘榜武吉杜贡（Kampung Bukit Dukung）村民举行的对话会上，发表讲话。这场在2015年1月22日举行的对话会，旨在讨论赛北合作社花园捷运站旁建设多层停车换乘设施一事。



■ 赞好 • 行动党联邦直辖区委员会成员在2015年1月24日参观武吉免登捷运站时，表达他们对捷运计划的支持。

首个高架导轨工程配套完工

文：聂海赞 · 聂赞比里

嘉登工程（马）私人有限公司是首个完成捷运双溪毛糯—加影（SBK）线高架导轨工程配套的承包商。

该公司是在农历新年前夕，也就是2015年2月18日完成在高架柱PJ 18与PJ 19之间的最后一段导轨，地点就在哥打白沙罗的苏里安路（Persiaran Surian）。

嘉登工程是V2导轨工程配套的承包商，负责兴建长达五公里、从桂莎中环（Kwasa Sentral）捷运站至苏里安捷运站的高架导轨工程。

随着最后一段墩距建筑完工，捷运V2配套的高架导轨也将交予三菱重工业有限公司（Mitsubishi Heavy Industries Ltd）展开铺轨工程。

V2工程配套包括三个捷运站，即桂莎中环、哥打白沙罗以及苏里安捷运站。这些捷运站的兴建工程正如火如荼进行中，由次承包商纳因工程私人有限公司（Naim Engineering Sdn Bhd）负责。

继嘉登工程负责的工程完工后，负责V5导轨工程配套的怡保工程建设私人有限公司（IJM Construction Sdn Bhd）以及负责V7导轨工程配套的MTD建筑私人有限公司（MTD Construction Sdn Bhd）预料亦将在四月完成导轨建筑工程。

截至2015年3月31日，捷运高架导轨的整体工程已完成82%。



■ 相互连接 • 架桥机安置最后一段箱梁，完成整段导轨墩距。



■ 连续不断 • 已完工的捷运导轨。

最后的一段隧道

文：梁善礼

就在第一架隧道掘进机开始挖掘隧道的二十个月 后，同一架掘进机已开始挖掘捷运双溪毛糯—加影（SBK）线的最后一段地下路线。

首相拿督斯里纳吉于2013年5月30日在葛京始发井为“葛京一号”掘进机主持启动仪式，朝向敦拉萨交易中心（TRX）捷运站挖掘向北的隧道。

这架掘进机在吉隆坡金三角地区地底下挖掘隧道，经过依耐和富都这两座始发井时，换了两个名字，分别是“依耐一号”和“富都一号”。同一架机械在2015年1月30日于默迪卡捷运站再次启动，挖掘最后七百公尺的隧道，直至中央艺术坊捷运站。

这段位于默迪卡捷运站和中央艺术坊捷运站之间的隧道具有重大意义，因为它将经过吉隆坡唐人街——茨厂街地区，在汉惹拔路以及繁忙的苏丹街底下穿过。

事实上，掘进机将在数间店屋和一间教堂的停车位地底下进行挖掘工作，而这些建筑物依然能如常使用。

过去，媒体曾大肆报道在苏丹街地底下建筑捷运隧道的课题。面对土地可能遭政府强制征用的业主，最后与捷运公司携手合作，达致一项双赢方案，通过签署《共同协议书》让产业能与地下的捷运隧道“共存”。

自从业主们分别与捷运公司签署了协议书之后，捷运公司在2014年一整年内，展开建筑物加固工作，以强化这些建筑物的结构，其中一些建筑物在二战前就已经存在。

捷运公司与苏丹街业主们的合作最终带来正面效果，当首个隧道（供南向列车使用）于去年11月和12月在这些建筑物地底下兴建时，完全没有引起任何问题。

与挖掘首个隧道时一样，捷运地下工程承包商即马矿业—金务大KVMRT(T)私人有限公司将采取一切必要措施，确保挖掘工程顺利进行。这包括了当隧道掘进机在建筑物底下进行挖掘时，该公司将派人时时刻刻监督建筑物的情况，监督工作甚至会在隧道完工后继续进行。

除了位于隧道正上方的建筑物，其它靠近隧道的建筑物也会受到监督。承包商已安装了相关测量仪器，并定时读取数据，以探测任何土地下陷的迹象。

由于第二个隧道和早在2014年11月和12月期间完工的首个隧道是平行的，因此，工程师预料第二个隧道的挖掘工程也不会出现问题。

最后一段隧道的挖掘工程预料将在2015年4月完成，届时，隧道掘进机将穿破中央艺术坊捷运站的站箱，宣告捷运双溪毛糯—加影线长达9.5公里的地下隧道工程正式完成。



■ 准备启动 • “富都一号”隧道掘进机在默迪卡捷运站箱内准备启动。



■ 进入地层 • “富都一号”隧道掘进机在2015年1月30日重新启动后，处于它所挖掘的隧道内。



■ 深入地底 • 捷运隧道将在苏丹街以及一些店屋地底下穿过。

